

[Ministeren for skatter og afgifter]

ikke har ret meget med registreringsafgiftssystemet at gøre.

Det er således påfaldende, at personbilsalget faldt med 42 pct. i 1980, mens salget af lastbiler, som ikke har registreringsafgift, faldt med 33 pct.

Jeg skal også i den forbindelse nævne et af de få tal, der hverken er nævnt i henvendelsen fra organisationerne eller i beslutningsforslaget, nemlig at prisen på en ny bil steg væsentlig mindre end forbrugerpriserne eller arbejdstimelønningerne i 5 års perioden 1975-80. Prisen på en ny bil steg 52 pct., forbrugerpriserne i almindelighed 64 pct. og en timeløn 69 pct. Der er altså nogle ting her, der ikke hænger særlig godt sammen.

Så skal jeg i øvrigt sige, at rygter om forestående afgiftsforhøjelser på biler er velegnede til at sætte gang i salget af nye biler. Jeg kan ikke bidrage til at sætte gang i salget på den måde. Men den stadige politiske diskussion om eventuel nedsættelse af registreringsafgiften ville helt sikkert – hvis der ellers blev knyttet nogen form for realisme til det, hvad der antagelig ikke gør i ansvarlige kredse – virke hæmmende på bilsalget, og jeg har ikke noget ønske om at virke med til en yderligere usikkerhed på dette område.

For at det ikke skal blive misforstået i retning af, at der skulle være nogen naiv tro hos regeringen på, at den kollektive trafik kunne klare alle problemer, sådan som jeg har bemærket at hr. Gammelgaard i forskellige sammenhænge har forsøgt sig med at påstå, vil jeg også gerne sige, at jeg bestemt mener, bilen er uundværlig i vort samfund, at mange mennesker nødvendigvis har den for at komme til arbejde, og at vi skal sørge for, at det kan fungere.

Men jeg tror ikke, at denne metode er hensigtsmæssig og klog, og jeg tror ikke, den vil give den virkning, forslagsstillerne påstår, nemlig at det er muligt både at rette bilsalget voldsomt op og samtidig undgå et fald i provenuet af registreringsafgiften.

I øvrigt skal jeg sige, at det er forkert, når forslagsstillerne hævder, at der er udsigt til en meget væsentligt lavere indtægt af registreringsafgiften end budgetteret på finansloven 1981. Der er budgetteret med en indtægt på 4 mia kr. Det svarer til et salg af nye biler i størrelsesordenen 90.000 om året. Ved en undersøgelse, der er gjort for ganske nylig, et rundspørge til forskellige større bilforhandle-

re, kom man til et gennemsnit på netop omkring disse 90.000 i forventet salg i 1981, og de seneste tal, vi har kunnet fremskaffe for det faktiske bilsalg også i maj måned, viser, at det ser ud til at ende på ca. 8.000 biler om måneden og altså i hvert fald ikke på årsbasis under de 90.000, der er budgetteret med.

Der er altså i forslagsstillerens betragtninger og baggrund for dette forslag en hel række fundamentale fejltagelser og fejlræsonnementer.

Jeg tror, udviklingen vil være, at bilsalget, som gik meget langt ned i 1980, stabiliserer sig på et noget højere niveau end i 1980, men på et noget lavere niveau end det, der har været tilfældet i 1970'erne. Det er klart, at den økonomiske afmatning, der er i samfundet, ikke kan undgå at påvirke også bilbranchen, som den har påvirket landbrugets, byggeriets og det øvrige erhvervslivs situation. Man kan bare ikke ændre situationen specielt ved ændringer i bilbeskatningen.

I øvrigt mener jeg, at der var større beskæftigelse i at gøre noget for at forlænge bilernes levetid, hvis man beskæftigelsesmæssigt skulle gøre noget her og nu inden for realistiske rammer. Det tror jeg også mange mennesker gør af egen drift, men der er jo også overvejelser i retning af at forstærke denne tendens ved periodiske syn.

Desuden mener jeg, at det er muligt, om end i begrænset omfang, gennem ændringer af reglerne om genopbygning og afgiftsberigtigelse i den forbindelse at styrke den tendens og skabe noget mere beskæftigelse, og vi har i ministeriet gjort klart til ændringer i praksis på det område i overensstemmelse med et forslag, der er kommet fra Danmarks Automobilhandler Forening om at tage lakeeringsudgiften ud af grundlaget for, hvornår der skal berigtiges ny afgift af biler ved genopbygning.

Der er fra forslagsstillerne i øvrigt to andre punkter, herunder et forslag om lempelse for det trafiksikkerhedsfremmende udstyr. Her skal jeg blot minde om, at vi rent faktisk giver en lempelse på op til 1.200 kr. i øjeblikket, at hensigten er en lempelse af meromkostningerne ved de ting, som ikke er obligatoriske, at det i øjeblikket betyder et provenutab af størrelsesordenen 100 mill. kr., og at der senest på dette område skete noget, da hr. Anders Andersen var skatte- og afgiftsminister i efteråret 1978.